

Comité Maritime International (CMI); konferens i Peking

Av Måns Jacobsson, f.d. Direktör och CEO for Internationella Oljeskadefonderna i London

CMI höll sin 40de konferens i Peking 14—19 oktober 2012. Svenska Sjörettsföreningen företrädde vid konferensen av Måns Jacobsson som är medlem av CMIs exekutivkommitté. Vid konferensen behandlades följande ämnen:

- 1989 Salvage Convention
- York Antwerp Rules 2004
- Judicial Sales of Ships
- Rotterdam Rules
- Regulation of Offshore Activity – Liability and Other Aspects
- Cross Border Insolvencies
- Antarctic/Arctic Legal Regimes
- The Shipbuilding Industry in Asia: Problems and Challenges
- Fair Treatment of Seafarers
- Piracy
- Marine Insurance
- The Western and Eastern Cultural Influences on Maritime Arbitration and its Recent Development in Asia
- Future of the CMI in the Decades to Come

De rapporter som låg till grund för konferensens arbete har publicerats i CMI Yearbook 2011-2012 och finns tillgängliga på CMIs hemsida.

En session, “Maritime Issues for and by Judges”, var avsedd för domare.

Följande ämnen torde vara av särskilt intresse för Sjörettsföreningens medlemmar.

1989 års bärgningskonvention

På förslag av International Salvage Union (ISU) hade en internationell arbetsgrupp inom CMI behandlat frågan om en revision av bärgningskonventionen var påkallad och om i så fall förslag i detta hänseende skulle utarbetas för vidare behandling inom International Maritime Organization (IMO). ISU hade gjort gällande att den nuvarande konventionen, och särskilt artiklarna 13 och 14, inte gav en bärgare som genom sin insats hade skyddat den marina miljön tillräcklig ersättning. ISU hade därför föreslagit att i konventionen skulle införas bestämmelser om särskild ersättning till bärgaren (“environment salvage award”) i sådana fall.

ISUs förslag att införa en “environment salvage award” hade visat sig mycket

kontroversiellt. Sålunda motsatte sig International Chamber of Shipping (ICS) och International Group of P&I Associations detta förslag och ansåg att det inte fanns någon anledning att ta upp frågan om en revision av bärgningskonventionen. Ett antal nationella sjörättsföreningar ansåg inte heller att det fanns någon anledning till en sådan revision, eller uttalade att det inte hade visats att den nuvarande konventionsregleringen inte gav en bärgare vars insats hade skyddat den marina miljön skälig ersättning.

Företrädaren för Svenska Sjørättsöreningens gjorde ett inlägg som kan sammanfattas på följande sätt:

The Swedish delegation stated that the amendments to articles 13 and 14 of the Salvage Convention proposed by the ISU would, if adopted, result in fundamental changes to very important provisions. That delegation drew attention to the fact that there were major differences of opinion between the industries concerned in respect of the issues in question. Reference was made to IMO Assembly Resolutions A.500(XII) and A.777(18) which stated that amendments to Conventions should only be considered if there was a clear and well-documented compelling need. In the view of that delegation it had not been demonstrated that these conditions were fulfilled as regards the Salvage Convention. It was submitted that it was very unlikely that the IMO Legal Committee would accept to include a revision of the Salvage Convention on its work programme. For these reasons the Swedish delegation opposed any submission to IMO by CMI proposing a revision of the Salvage Convention. That delegation considered that the best way forward would be for the industries concerned to continue to work towards a practical solution to the issues raised by ISU in the form of a voluntary agreement acceptable to all of them. It was pointed out that the industries had in the past several times showed that they were able to find practical solutions to difficult problems, and reference was made to SCOPIC¹ and STOPIA/TOPIA². As regards the suggestion made by the ISU that the proposed environmental award would be considered costs of preventive measures under the 1992 Civil Liability and Fund Conventions and therefore qualify for compensation under these Conventions, the Swedish delegation disagreed. That delegation pointed out that the concept of preventive measures in the 1992 Conventions only covered measures to prevent or minimise pollution damage as defined in the Conventions; since damage to the environment per se did not qualify for compensation under the Conventions, costs of measures to prevent such damage were not admissible for compensation either.

Ett stort antal nationella föreningar samt ICS och International Group instämde i

¹ Special Compensation P&I Clubs Clause.

² Small Tanker Oil Pollution Indemnity Agreement and Tanker Oil Pollution Indemnity Agreement.

stort sett i dessa synpunkter. Det visade sig att det fanns mycket litet om ens något stöd för ISUs förslag såvitt gäller artiklarna. 13 och 14, och (med ett undantag) mycket litet intresse för förslagen till ändringar av andra bestämmelser. Ett förslag till ändring i artikel 1(d) rörande det geografiska tillämpningsområdet efter mönster av 1992 års ansvarighetskonvention, dvs att utvidga tillämpningsområdet till att omfatta också staterna exklusiva ekonomiska zon (EEZ), antogs med mycket snäv majoritet.

Konferensen antog en rapport som bl.a. innehöll följande slutsatser:

The result of the deliberation this week has been that only one of the proposed amendments achieved the support of the meeting. The only change which has been approved is the deletion of the words "in coastal and inland waters or areas adjacent thereto" in Article 1(d) of the Salvage Convention 1989 and their replacement by the provisions of Article II(a)(i)(ii) of the CLC 1992, but not including the words "to pollution damage caused", so as to extend the definition under Article 1(d) to the territorial sea and the exclusive economic zone, in common with the CLC, the Bunkers Convention (2001) and the HNS Convention (1996).

From an analysis of the discussion it became apparent that there was very little support for a revision of the Salvage Convention.

The meeting encouraged the industry, salvors, shipowners and their insurers, to seek resolution of the issues discussed at the Conference in relation to environmental salvage and security for container casualties, as well as other matters that were debated.

Exekutiv försäljning av fartyg

En internationell arbetsgrupp inom CMI hade utarbetat ett utkast till ett instrument som reglerade exekutiv försäljning av fartyg (Judicial Sales of Ships). Utkastet diskuterades i detalj vid konferensen och detta ledde till en reviderad text. Det ansågs emellertid att ytterligare arbete erfordrades innan CMI kunde ta slutlig ställning till ett instrument inom detta rättsområde.

York-Antwerpenreglerna om gemensamt haveri

York-Antwerpenreglerna om gemensamt haveri i 1994 års lydelse används allmänt. En revision av reglerna antogs av CMI vid en konferens i Vancouver 2004, men reglerna i 2004 års lydelse har inte kommit till användning i någon större omfattning. Sålunda har BIMCO inte i sina fraktdokument hänvisat till 2004 års version utan hänvisar fortfarande i dessa dokument till reglerna i 1994 års lydelse.

En internationell arbetsgrupp inom CMI hade utarbetat ett förslag till ändringar i 2004 års lydelse av York-Antwerpenreglerna för att lösa de problem som hade lett

till att 2004 års regler inte hade kommit till användning. Det visade sig dock vid konferensen att detta förslag inte godtogs av bl.a. ICS och International Group of P&I Associations.

När ovan nämnda förslag diskuterades på konferensen påpekades på Svenska Sjörettsföreningens vägnar att ändringar i York-Antwerpenreglerna som inte stöddes av alla berörda intressen blev verkningslösa, vilket hade klart framgått av att 2004 års text inte hade kommit till användning och att det därför var nödvändigt att försöka finna lösningar som kunde godtas av alla berörda parter.

Konferensen beslöt att en internationell arbetsgrupp skulle tillsättas med uppdrag att göra en allmän översyn av York-Antwerpenreglerna och att utarbeta en ny version av dessa regler som uppfyllde de krav som ställdes av företrädarna för redare och lastägare och deras respektive försäkringsgivare.

“Add-on” i Shanghai

I anslutning till själva konferensen hade anordnats ett s.k. “add-on” i Shanghai den 20-22 oktober.

Deltagarna bereddes tillfälle till ett studiebesök i Shanghais nya hamn, Yang Shaang Port.

Ett besök ägde rum vid Shanghai Maritime Court. Domstolen, som har 60 heltidsanställda domare, handlade under perioden 2009-2011 ca 3 900 sjörättsmål. Det är att märka att denna domstol inte behandlar brottmål och förvaltningsrättsliga mål. Mycket informativa föredrag hölls om den kinesiska sjörättslagstiftningen och processen i sjömål.

Deltagarna i CMI add-on var också inbjudna till firandet av 30årsjubileet för the Institute of Maritime Law of the University of Southampton och Tulane Maritime Law Center. Vid detta tillfälle hölls intressanta föredrag av en domare vid High Court of England and Wales och en domare vid US District Court for the Eastern District of Louisiana som behandlade utvecklingen av sjörätten under de senaste 30 åren.

CMIs församling (Assembly)

I samband med konferensen i Peking höll CMIs församling sitt årliga sammanträde.

Karl-Johan Gombrii, som hade valts till president år 2008, hade meddelat att han inte stod till förfogande för omval.

Till ny president valdes Stuart Hertherington (Australien), och till vice-presidenter Johanna Gautier (Kanada) och Giorgio Berlingieri (Italien). Till ny medlem i exekutivkommittén utsågs Tomotaka Fujita (Japan).

Sjörättsföreningarna i Indonesien och Ukraina antogs som nya medlemmar i CMI.
CMI's arbetsprogram

CMI's arbetsprogram upptar följande ämnen:

- Judicial Sales of Ships
- York-Antwerp Rules
- Cross Border Insolvencies
- Offshore activities
- Arctic/Antartic Legal Regimes
- Implementation and Interpretation of International Conventions
- Rotterdam Rules
- Piracy
- Marine Insurance
- Fair Treatment of Seafarers

Kommande CMI-möten

Nästa CMI-konferens kommer att äga rum i New York i maj 2016.

Ett symposium kommer att hållas i Dublin i slutet av september 2013. Symposier planeras för 2014 i Hamburg och för 2015 i Istanbul.